(6) എൻ.എച്ച്. -47-ലുള്ള ചാലക്കുടിപ്പാലം അടച്ചിടുന്നത് സംബന്ധിച്ച്

11.00 A.M.

പ്രൊഫ. സാവിത്രി ലക്ഷ്മണൻ : സർ, ചാലക്കുടിയിലും ഇന്ന് ഹർത്താലാണ്. അങ്കമാലിയിൽ ലിറ്റിൽ ഫ്ളവർ ഹോസ്പിറ്റലിൽ നടന്ന അതിക്രമങ്ങളെപ്പറ്റിയാണ് ഹർത്താലെങ്കിൽ, ചാലക്കുടിയിൽ ജനജീവിതം പൊതുവേ സ്തംഭിപ്പിക്കാൻ പോകുന്ന ഒരവസ്ഥ സംജാതമാകുന്നതിന്റെ മുന്നോടിയായിട്ട് നടക്കുന്ന ഹർത്താലാണ്. ഇത് രാഷ്ട്രീയക്കാർ നടത്തുന്ന ഏർപ്പാടുകളൊന്നുമല്ല, പൊതുജനങ്ങൾ തന്നെ മുന്നിട്ടിറങ്ങി നടത്തുന്ന ഹർത്താലാണ്. കാരണം ഇതിനുമുമ്പ് ഈ നിയമസഭയിൽ ഞാൻതന്നെ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളതുപോലെ എൻ.എച്ച്. 47-ലെ ചാലക്കുടി പാലം അടച്ചിടാൻ പോകുന്നു എന്ന അറിയിപ്പാണ്. ജൂലൈ ഒന്നാം തീയതി മുതൽ ഗതാഗതം നിയന്ത്രിക്കുന്നു എന്ന് ഇന്നലെ അറിയാൻ സാധിച്ചു. ബസ്സുകളും കാറുകളും ചെറുവാഹനങ്ങളും ഒഴികെ മറ്റു മുഴുവൻ വാഹനങ്ങളും നിരോധിക്കാൻ പോകുന്നു. ജൂലൈ ഒന്നു തുടങ്ങി ഈ വാഹനങ്ങൾ ഒറ്റ വരിയായിട്ടാണ് കടത്തിവിടാൻ പോകുന്നത്. നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ പാലത്തിന്മേൽകൂടി ഒറ്റ വരിയായിട്ട്; പിന്നെ പണി എന്നു തുടങ്ങുന്നുവോ അന്നുതൊട്ട് പൂർണ്ണമായിട്ട് വാഹനങ്ങൾ സ്തംഭിപ്പിക്കാൻ പോകുന്നു എന്നാണ് അറിവ്. പണി നടത്തേണ്ട എന്ന് ഒരിക്കലും അഭിപ്രായപ്പെടില്ല, പക്ഷേ ചാലക്കുടിപ്പുഴയ്ക്കു കുറുകെ തന്നെ ബദൽ സംവിധാനം ഗതാഗതത്തിന് ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ടു മാത്രമേ ഈ പണി ആരംഭിക്കാൻ പാടുള്ളൂ എന്നുള്ളതാണ് എന്റെ വിനീതമായ അഭിപ്രായം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിതന്നെ കഴിഞ്ഞ നിയമസഭാ സമ്മേളനത്തിൽ ഉറപ്പുതന്നതാണ്, അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു ബദൽ സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ചൊക്കെ ആലോചിച്ചിട്ടേ കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുകയുള്ളൂ എന്ന്. ആ ഒരു വിശ്വാസത്തിൽ ഇരിക്കുകയായിരുന്നു ഞാൻ. അപ്പോഴാണ് ഇന്നലെ ഇതിനുവേണ്ടി ഗവണ്മെന്റ് നിശ്ചയിച്ച വിദഗ്ധ സമിതി കളക്ടറേറ്റിൽ ഒരു യോഗം ചേർന്നിട്ട് കളക്ടർ ഒരു പത്രക്കുറിപ്പ് ഇറക്കിയത്, ഇങ്ങനെയൊക്കെയാണ് ഇനി സംഭവിക്കാൻ പോകുന്നത് എന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട്. എൻ.എച്ച്.17 എന്നുപറയുന്നത് എൻ.എച്ച്. 47-ൽ നിന്ന് വളരെ ദൂരെ കിടക്കുകയാണ്. എന്നു മാത്രമല്ല, എൻ.എച്ച്.17-ൽ എൻ.എച്ച്. 47-ലെ ആ ട്രാഫിക് താങ്ങാനും മാത്രമുള്ള ഒരു ഏർപ്പാട് ഒന്നും പറവൂർ തുടങ്ങി കൊടുങ്ങല്ലൂർ വരെയുള്ള 11 കിലോമീറ്ററിൽ ഇപ്പോൾ ഒട്ടും ഇല്ല. മറ്റ് ബൈപാസുകളൊക്കെ നിശ്ചയിച്ചിരുന്നത് രണ്ടു കാറുകൾ പോലും ഒരുമിച്ച് പോകാൻ പറ്റാത്ത റൂട്ടുകളാണ്. വെള്ളാംകല്ലൂർ, മാള, കൊടകര ഈ റൂട്ടുകളുടെ അവസ്ഥ ഈ സ്ഥലത്തിന്റെ ഭൂമിശാസ്ത്രം അറിയുന്നവർക്കേ മനസ്സിലാകൂ. ബഹുമാനപ്പെട്ട അങ്ങ് തന്നെ ചാലക്കുടിപാലത്തിന്റെ മുകളിൽക്കൂടി രണ്ടാഴ്ചക്കുമുമ്പ് വളരെ പേടിച്ചാണ് കടന്നുപോയത് എന്നുള്ളത് എനിക്കറിയാം. താഴെ വീഴുമോ ഇല്ലയോ എന്ന പേടി. മഴക്കാലത്ത് ഈ പുഴയിൽ 11 മീറ്റർ വരെ വെള്ളം ഉയരും; ഇതൊക്കെ ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളാണ്. റീ-റൂട്ട് ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ട് വരുന്ന ദേശീയ നഷ്ടം 4 കോടി രൂപയാണെന്ന് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരിക്കുന്നത് ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരാണ്. ഇങ്ങനെ ഒരത്യാവശ്യമൊക്കെ വരുമ്പോൾ ഗവണ്മെന്റിൽ നിന്ന് 40 ലക്ഷമോ 50 ലക്ഷമോ എന്തെങ്കിലും ചെലവാക്കിയിട്ട് ഒരു ബദൽ സംവിധാനം ഈ ഗതാഗതം സ്തംഭിപ്പിക്കാത്ത രീതിയിൽ ഉണ്ടാക്കണം. 5000 വാഹനങ്ങൾ എന്ന് കണക്കെടുത്ത് 8 ടൺ കടന്നുപോകാൻ എന്നുപറഞ്ഞ് 1972-ൽ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്ത പാലംവഴി ഇപ്പോൾ 50,000 വാഹ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നങ്ങളാണ് 35, 40 ടൺ ഭാരവുമായി പോകുന്നത്. അത്തരത്തിൽ ഡീറ്റെയിൽസിലേയ്ക്കൊന്നും ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. കേരളം തെക്കും വടക്കുമായിട്ട് മുറിഞ്ഞുപോകും, ചാലക്കുടി മരവിക്കും, എറണാകുളം ഡിസ്ട്രിക്ടിലെ വ്യവസായമേഖല സ്തംഭിക്കും; കാർഗോ സർവീസ് ഇല്ലാതായിക്കഴിഞ്ഞാൽ തുറമുഖങ്ങളെപ്പോലും ബാധിക്കും.

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) : എന്താ സബ്മിഷൻ എന്ന് ഇതുവരെ ക്ളിയറായിട്ടില്ല. എനിക്ക് മറുപടി പറയണമെങ്കിൽ ഇപ്പോൾ അവിടെ ഗതാഗതം നിയന്ത്രിക്കണ്ട എന്നാണോ സബ്മിഷൻ എന്നാണ് അറിയേണ്ടത്.

മി. സ്പീക്കർ : ബദൽ സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കിയതിനുശേഷം മാത്രമേ പാലത്തിലെ ഗതാഗതം പരിപൂർണ്ണമായി നിർത്തൽ ചെയ്യാവൂ അത്രേയുള്ളൂ, അതുമാത്രമേയുള്ളൂ.

പ്രൊഫ. സാവിത്രി ലക്ഷ്മണൻ : വേറെ വല്ല രാജ്യത്തിൽക്കൂടിയൊക്കെ ബദൽ സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കിയാൽ പോരാ, ആ പ്രദേശത്തെ നിവാസികൾക്കൊന്നും ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകാത്ത തരത്തിലുള്ള ബദൽ സംവിധാനം ചാലക്കുടിപ്പുഴയ്ക്കു കുറുകെ ഉണ്ടാക്കാൻ വേണ്ടി (യാക്കര, റാന്നി തുടങ്ങിയ പ്രദേശങ്ങളിൽ യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ചെയ്യുന്നുണ്ടല്ലോ, അതുപോലെ) യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ബദൽ സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കിയതിനുശേഷം മാത്രമേ ഗതാഗതം സ്തംഭിപ്പിക്കാവൂ എന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) : സർ, ഈ പാലം 27 കൊല്ലം മുമ്പ് തീർത്ത പാലമാണ്. ആ പാലത്തിന് ഉപരിതലം അടിയ്ക്കടി പൊട്ടിപ്പൊളിയുന്നതായി ആദ്യം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു; അറ്റകുറ്റപ്പണി ചെയ്ത് ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കിക്കൊണ്ടിരുന്നു. പിന്നീട് പാലത്തിന്റെ ഉപരിതലം പൊട്ടുന്നതോടൊപ്പം അസാധാരണമായ കുലുക്കവും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു. അതു വന്നപ്പോൾ കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുതന്നെ മുംബൈയിലെ കൺസ്യൂമർ കൺസൾട്ടന്റ്സ് എന്ന സ്ഥാപനത്തെക്കൊണ്ട് വിശദമായ പഠനം നടത്തിച്ചു. ആ പഠനത്തിന്റെ റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ച് ഈ പാലത്തിൽ അടിയന്തിരമായ ഒരു റിപ്പയർ വർക്ക് ആവശ്യമാണെന്ന് തീരുമാനമായി. 22-3-1999-ലാണ്; അപ്പോൾ മാർച്ച് അവസാനമായി. പണി തുടങ്ങുക എന്നുപറഞ്ഞാൽ ട്രാഫിക് കംപ്ലീറ്റായിട്ട് നിർത്തണം. അടച്ചിട്ടേ ചെയ്യാൻ പറ്റൂ. അതിനെ സംബന്ധിച്ച് അവിടെ ജനപ്രതിനിധികളുമായിട്ടൊക്കെ ചർച്ച ചെയ്തു. മഴ തുടങ്ങുന്ന സമയത്ത് ബദൽ സംവിധാനം താഴത്ത് ആറ്റിൽക്കൂടി വേറൊരു താത്ക്കാലിക റോഡ് ഉണ്ടാക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. ആ സമയത്ത് തുടങ്ങിവച്ചാൽ അത് നിൽക്കുകയില്ല എന്നുള്ളത് വളരെ ക്ലിയറായിട്ട് അറിയാം. ഏപ്രിൽ പകുതിമുതൽ മഴയുമായി. അതുകൊണ്ട് ഈ വർക്ക് അടുത്ത സീസണിലേയ്ക്ക് ഡിസംബർ മാസത്തിൽ തുടങ്ങിയാൽ ആവശ്യത്തിനുള്ള സമയം കിട്ടും തീർക്കാനായിട്ട്. ഒരു പാരലലായിട്ടുള്ള റോഡും ഉണ്ടാക്കാം. അങ്ങനെ മാറ്റിവച്ചതാണ്. വലിയ അപകടങ്ങൾ ഇല്ലെങ്കിൽ തൽക്കാലത്തേക്ക് വാഹനങ്ങൾ പോകട്ടെ. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ വീണ്ടും അതിലേയ്ക്കുപോകുന്ന വാഹനങ്ങൾ എണ്ണത്തിന്റെയല്ല-കണ്ടെയിനറുകൾ 30 ടൺ, ഇടയ്ക്ക് 40 ടൺ, ഒക്കെയാണ് ഈ പാലത്തിലൂടെ പോകുന്നത്. ഈ പരിതസ്ഥിതിയിൽ പാലത്തിൽക്കൂടിയുള്ള മുഴുവൻ ട്രാഫിക്കും അടുത്ത സീസണിലേക്ക് നിർത്തിവയ്ക്കാൻ തീരുമാനമെടുത്തു. ഇപ്പോൾ അടുത്ത കാലത്ത് ഒന്നുകൂടി പരിശോധിക്കണമല്ലോ, അങ്ങനെ പരിശോധിച്ചപ്പോൾ ബലക്ഷയം വന്ന പാലമായ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തുകൊണ്ട് കഴിഞ്ഞ ഏതാനും മാസങ്ങൾ കൊണ്ട് പാലത്തിന്റെ മുകളിൽ ഒരു കോൺക്രീറ്റ് bearing coat ഏതാണ്ട് പൂർണ്ണമായിട്ട് പൊളിഞ്ഞു. പാലത്തിന്റെ മൂന്ന്, നാല്, അഞ്ച് എന്നീ സ്പാനുകളിൽ അസാധാരണമായ കുലുക്കവും അനുഭവപ്പെടുന്നു. പാലത്തിന്റെ ഡക്കുഭാഗം. താഴെയുള്ള ഗർഡറിൽ ഇടിക്കുന്ന മുഴക്കം കേൾക്കുന്നുണ്ട്. ഇത് പാലത്തിന്റെ ബീം, ബിയറിംഗ് എന്നിവയ്ക്ക് സ്ഥിരമായ കേടുപാടുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന ഗുരുതരമായ സ്ഥിതിവിശേഷം ഉണ്ടാക്കുന്നു. പാലത്തിൽക്കൂടി ഗതാഗതം അനുവദിച്ചാൽ ഈ bearing coat നന്നാക്കുന്നതിനോ, കുഴികൾ അടയ്ക്കുന്നതിനോപോലും അസാദ്ധ്യമായിത്തീരുന്നതാണ്. പാലം അപകടത്തിൽ ആയതു കാരണം പാലത്തിൽക്കൂടിയുള്ള ട്രാഫിക്കിന് എത്രയുംപെട്ടെന്ന് നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന് വിദഗ്ദ്ധമായ ഒരു സമിതി റിപ്പോർട്ടു ചെയ്തു. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 21-6- 1999-ൽ തൃശ്ശൂർ തന്നെ കൂടി ഇതിന് ഒരു തീരുമാനം എടുത്തു. അപ്പോൾ നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തണ്ടേ? ഞാൻ എന്റെ സ്വാതന്ത്ര്യം കൂടി എടുത്ത് അല്പം ഇവിടെ പറഞ്ഞു. ലൈറ്റ് വെഹിക്കിൾസ് മാത്രമേ പോകാവൂ. ആളിറക്കിയാണ് ബസ്സുകളും പോകേണ്ടത് എന്നുപറഞ്ഞപ്പോൾ, ആളെ ഇറക്കാതെ ഒറ്റ വരിയായി വണ്ടി വിടുക എന്നതു വന്നു. (ആളെ ഇറക്കാതെ ബസ്സിൽ പോകാൻ സാദ്ധ്യമാകുമോ!) അന്ന് അവർ ഏകദേശം ഒന്നു സമ്മതിച്ചു. അതു മാത്രമാണ് സമ്മതിച്ചിരിക്കുന്നത്. അപ്പോൾ ലൈറ്റ് വെഹിക്കിൾസും ബസ്സുകളും, ആള് കയറ്റിയ ബസ് ഉൾപ്പെടെ, അതിലേ ഒറ്റ വരിയായി പോകുക ഇതാണ് നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തുന്നത്. ഇതു ചെയ്യണ്ടേ? ജൂലൈ ഒന്നു മുതൽ ഇതാണ് ചെയ്യാൻ തീരുമാനം. തീരുമാനങ്ങൾ ഇതാണ് ഒന്ന്, ജനങ്ങളുടെ സുരക്ഷിതത്വം ഏറ്റവും പ്രാധാന്യമുള്ള കാര്യമല്ലേ? പാലത്തിന് കൂടുതൽ കേടുപാടുകൾ സംഭവിക്കാതിരിക്കാൻ എത്രയും പെട്ടെന്ന് ഹെവി വെഹിക്കിൾസിന്റെ ഗതാഗതം നിർത്തിവയ്ക്കുക. രണ്ട്, പാലത്തിൽക്കൂടി ലൈറ്റ് വെഹിക്കിൾസും, പാസഞ്ചർ ബസ്സും ഒറ്റ വരിയായി മാത്രം പോകാൻ അനുവദിക്കുക. മൂന്ന്, മേൽപ്പറഞ്ഞ നിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനു ജില്ലാ തഹസീൽദാരുടെ സഹായം ആവശ്യപ്പെടുക. നാല്, ആവശ്യമായ ബാരിക്കേഡുകളും, ടൈം ബോർഡുകളും ഉടനടി സ്ഥാപിക്കുവാൻ വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുക. അഞ്ച്, നിയന്ത്രണം സംബന്ധിച്ചുള്ള നോട്ടീസ് നേരത്തെ തന്നെ മാദ്ധ്യമങ്ങളിൽ കൊടുക്കുക. ആറ്, പാലത്തിന്റെ ഉപരിതലം ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുക. ഏഴ്, പാലത്തിൽക്കൂടിയുള്ള വാഹനങ്ങളുടെ വേഗത മണിക്കൂറിൽ 20 കിലോമീറ്ററായി നിയന്ത്രിക്കുക. എട്ട്, പാലത്തിന്റെ റിപ്പയറിംഗ്വർക്ക് എത്രയുംവേഗം തുടങ്ങണം. പക്ഷെ അത് തുടങ്ങുന്നത് ഡിസംബർ മാസത്തിലേക്ക് മതി എന്നാണ്. ഇപ്പോൾ ഇത്രയും വെള്ളം ഉയർന്നു നിൽക്കുമ്പോൾ ആറ്റിൽ എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ പറ്റുമോ? ആറ്റിൽ അതിനുള്ള ഒരു പാരലൽ റോഡുകൂടി ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. അത് ചെയ്യിക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. ഈ തീരുമാനമല്ലേ നമുക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ.

(7) പ്രീഡിഗ്രി, ഹയർ സെക്കന്ററി കോഴ്സുകൾക്ക് അപേക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള സമയം ദീർഘിപ്പിക്കൽ

<u>ശ്രീ. എം. മുരളി</u> : നമ്മുടെ ഈ അദ്ധ്യയനവർഷം പ്രീഡിഗ്രി കോഴ്സുകൾക്കും പ്ലസ് ടു കോഴ്സുകൾക്കും യഥാസമയം സർവകലാശാലകളും ഹയർ സെക്കന്ററി ഡയറക്ടറേറ്റും നിശ്ചയിച്ച യൂണിഫോം അല്ലാതിരുന്ന ഡേറ്റുകൾ കാരണവും ജൂൺ 7-ാം തീയതി ആരംഭിച്ച പ്രക്യതിക്ഷോഭം കാര

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly